

УДК 33.012.42:62

Терлецька В.О.

*аспірант кафедри теоретичної і прикладної економіки  
Інституту адміністрування і післядипломної освіти  
Національного університету «Львівська політехніка»*

## ОЦІНЮВАННЯ Й АНАЛІЗУВАННЯ ПОКАЗНИКІВ ПРОПОЗИЦІЇ КОН'ЮНКТУРИ РИНКУ АВТОМОБІЛЕБУДІВНОЇ ПРОДУКЦІЇ УКРАЇНИ

### EVALUATION AND ANALYSIS OF INDICES OFFERS OF THE MARKET CONDITIONS OF AUTOMOTIVE PRODUCTS OF UKRAINE

#### АНОТАЦІЯ

У статті досліджено, проаналізовано та оцінено показники пропозиції кон'юнктури ринку автомобілебудівної продукції України. Представлено динаміку часток підприємств на ринку автомобілебудівної продукції України за 2007–2015 рр. Запропоновано методику оцінювання стану показників пропозиції кон'юнктури ринку на основі коефіцієнтів інтенсивності конкуренції, концентрації та монополізації, що дають змогу оцінити конкурентне середовище та дослідити тенденції розвитку ринку автомобілебудівної продукції України. У табличній формі відображено динаміку та характеристику показника інтенсивності конкуренції на ринку вітчизняної автомобілебудівної продукції за 2005–2014 рр. Представлено динаміку коефіцієнтів концентрації та монополізації підприємств автомобілебудівної продукції України за 2007–2015 рр.

**Ключові слова:** кон'юнктура ринку, показники пропозиції, показники рівня інтенсивності конкуренції, концентрації та монополізації, автомобілебудівна продукція.

#### АННОТАЦИЯ

В статье исследованы, проанализированы и оценены показатели предложения рынка автомобилестроительной продукции Украины. Представлена динамика доли рынка автомобилестроительной продукции Украины за 2007–2015 гг. Предложена методика оценки состояния показателей предложения рынка на основе коэффициентов интенсивности конкуренции, концентрации и монополизации, позволяющие оценить конкурентную среду и исследовать тенденции развития рынка автомобилестроительной продукции Украины. В табличной форме отражены динамика и характеристика показателя интенсивности конкуренции на рынке отечественной автомобилестроительной продукции за 2005–2014 гг. Представлена динамика коэффициентов концентрации и монополизации предприятий автомобилестроительной продукции Украины за 2007–2015 гг.

**Ключевые слова:** конъюнктура рынка, показатели предложения, показатели уровня интенсивности конкуренции, концентрации и монополизации, автомобилестроительная продукция.

#### ANNOTATION

The indicators of market supply of the market conditions of automobile products of Ukraine have been investigated, analyzed and evaluated. The dynamics of the market shares of companies of automobile products in Ukraine for years 2007-2015 has been presented in tables. The method of evaluating the status of indicators for offer market conditions that based on calculation indicators of competition intensity, concentration and monopolization that can evaluate the competitive environment and explore market trends of automobile production in Ukraine has been offered. The dynamics and characteristics of indicator of intensity of competition of the domestic automobile products for the years 2005 - 2014 has been showed in tabular form. The dynamics of concentration and monopolization of automobile products of Ukraine for years 2007-2015 has been presented.

**Keywords:** market conditions, supply indicators, indicators of competition intensity, concentration and monopolization, automobile products.

**Постановка проблеми.** Сучасний ринок вітчизняної автомобілебудівної продукції характеризується нестабільністю, непрогнозованістю та жорсткою конкурентною боротьбою. Основними рисами вітчизняного автомобілебудування є низька конкурентоспроможність галузі, спрямованість переважно на внутрішній ринок і значне перевищення обсягів імпорту порівняно з виробництвом, проте Україна має значний потенціал для розвитку і виведення з економічного застою ринку автомобілебудівної продукції. У таких умовах постає питання оцінювання й аналізування показників пропозиції кон'юнктури ринку автомобілебудівної продукції України, що дасть змогу виявити причини кризового становища вітчизняного автомобілебудування та визначити перспективи розвитку. Отже, вивчення питань стосовно оцінювання й аналізування показників пропозиції кон'юнктури ринку автомобілебудівної продукції України є досить актуальним.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Ринок автомобілебудівної продукції України є стратегічним і перспективним, проте не всі ресурсні та виробничі потужності вітчизняних автомобільних підприємств використовуються достатньою мірою та в повному обсязі, що, своєю чергою, викликає особливий інтерес серед дослідників та науковців. Значну увагу цьому питанню приділяли такі науковці, як О. Кузьмін, О. Мельник, О. Юринець, О. Марущак, О. Кривоконь, А. Бондаренко, Г. Ліпич, Т. Радіщук, О. Абакуменко та ін. Ураховуючи вищесказане, доцільним є пошук теоретичних і практичних підходів до аналізування та оцінювання показників пропозиції кон'юнктури ринку вітчизняної автомобілебудівної продукції.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Питанням стосовно аналізування й оцінювання показників пропозиції кон'юнктури ринку вітчизняної автомобілебудівної продукції серед вітчизняних та зарубіжних науковців не приділено належної уваги, тому з метою вирішення зазначених питань доцільним є дослідження, аналізування та оцінювання показників пропозиції кон'юнктури ринку вітчизняної автомобілебудівної продукції.

**Мета статті** полягає в дослідженні, аналізі та оцінці показників пропозиції кон'юнктури

ринку автомобілебудівної продукції України.  
**Основні завдання:**

– визначити динаміку часток підприємств на ринку автомобілебудівної продукції України за 2007–2015 рр.;

– запропонувати методику оцінювання стану показників пропозиції кон'юнктури ринку на основі коефіцієнтів інтенсивності конкуренції, концентрації та монополізації, що дають змогу оцінити конкурентне середовище та дослідити тенденції розвитку ринку автомобілебудівної продукції України;

– представити динаміку та характеристику показника інтенсивності конкуренції на ринку вітчизняної автомобілебудівної продукції за 2003–2014 рр.;

– визначити, проаналізувати та оцінити динаміку коефіцієнтів концентрації та монополізації підприємств автомобілебудівної продукції України за 2007–2015 рр.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Як показують дослідження, на ринку сучасного вітчизняного автомобілебудування загострилась конкурентна боротьба за утримання своїх позицій на ринку, захоплення додаткових часток ринку та витіснення конкурентів, у результаті чого відбувається концентрація ринку, що є важливим фактором впливу на кон'юнктуру ринку. Ця боротьба стає ще жорстокішою за рахунок виходу іноземних постачальників автомобілебудівної продукції на вітчизняний ринок, продукція яких, витісняючи вітчизняні підприємства на ринку, обмежує їх прибутковість. Із метою визначення тенденцій розвитку, аналізування та оцінювання конкурентного середовища доцільно розглянути, проаналізувати та оцінити показники пропозиції.

Показники пропозиції включають дослідження обсягу виробництва – галузевих показників діяльності, структури та динаміки виробництва, завантаження виробничих потужностей тощо.

Продукція автомобілебудування належить до продукції тривалого вжитку. За структурою виробництва більшість вітчизняних підприємств спеціалізовані, однак для забезпечення сталого розвитку та конкурентних переваг, вони намагаються утримувати технологічну та виробничу спроможність випуску продукції різних сегментів. Спеціалізація виробництва спричиняє до того, що різні підприємства конкурують між собою на різних ринках автомобілебудівної продукції, і конкурентні ситуації на різних ринках автомобілебудівної продукції різні [1, с. 53].

Варто зазначити, що ринок автомобілебудівної продукції України поділений на три сегменти та представлений виробництвом автомобілів легкових, автомобілів вантажних та автобусів.

За даними [2], ПАТ «ЗАЗ» протягом 2007–2015 рр. займає лідерську позицію на ринку автомобілебудівної продукції України, проте його частка з року в рік спадає, це свідчить про загострення конкурентної боротьби на ринку і витіснення конкурентами суперників.

Протягом 2007–2012 рр., за винятком 2009 р., серед вітчизняних виробників ринок контролювався трьома виробниками: ПАТ «ЗАЗ», корпорацією «Богдан» та ПрАТ «Єврокар». Починаючи з 2013 р. ТОВ «ВО «СКРАСЗ» витісняє корпорацію «Богдан» за обсягами виробництва на 4,58%, а в 2014 р. – і корпорацію «Богдан», і ПрАТ «Єврокар», і ХК «АвтоКрАЗ», і ЗАТ «Чернігівський автозавод» («Еталон») разом узятих на 0,31%. Проте в 2015 р. підприємство не виробило жодної одиниці автомобілебудівної продукції. Доцільно зазначити, що корпорація «Богдан» втратила лідируючі позиції, про що свідчить зменшення обсягів випуску.

За власними дослідженнями та оцінками, близько 88,86% ринку продукції автомобілебудування в 2015 р. контролювалося ПАТ «ЗАЗ», ПрАТ «Єврокар» та ХК «АвтоКрАЗ»,

Таблиця 1

**Динаміка обсягу виробництва, абсолютного приросту, темпів зміни і темпів приросту автомобілів легкових в Україні за 2003–2014 рр.**

Роки	Обсяг виробництва, тис. шт.	Абсолютний приріст, тис. шт.		Темпи зміни, %		Темпи приросту, %		Абсолютне значення 1% приросту, тис. грн.
		баз.	ланц.	баз.	ланц.	баз.	ланц.	
2003	98,3	-	-	-	-	-	-	-
2004	174	75,7	75,7	177,01	177,01	77,01	77,01	0,980
2005	192	93,7	18	195,32	110,34	95,32	10,34	1,740
2006	267	168,7	75	271,62	139,06	171,62	39,06	1,920
2007	380	281,7	113	386,57	142,32	286,57	42,32	2,670
2008	402	303,7	22	408,95	105,79	308,95	5,79	3,800
2009	65,7	-32,6	-336,3	66,84	16,34	-33,16	-83,66	4,020
2010	75,3	-23	9,6	76,60	114,61	-23,39	14,61	0,657
2011	97,5	-0,8	22,2	99,19	129,48	-0,81	29,48	0,753
2012	69,7	-28,6	-27,8	70,91	71,49	-29,09	-28,51	0,975
2013	45,8	-52,5	-23,9	46,59	65,71	-53,41	-34,29	0,697

Джерело: розраховано автором

у 2014 р. – 84,48% – ПАТ «ЗАЗ», ТОВ «ВО «КрАСЗ» та ПрАТ «Єврокар», у 2013 р. – 80,96% – ПАТ «ЗАЗ», ПрАТ «Єврокар» та ТОВ «ВО «КрАСЗ».

Розглянемо ринок легкових автомобілів. Динаміка обсягу виробництва, абсолютного приросту (базового і ланцюгового), темпів зміни (базових і ланцюгових) і темпів приросту (базових і ланцюгових) автомобілів легкових в Україні за 2003–2014 рр. представлена в табл. 1

Як видно з табл. 1, найвище значення показника ринкової пропозиції, а саме обсягу виробництва, становило 402 тис. шт. легкових автомобілів у 2008 р., що більше ніж у чотири рази перевищує значення показника щодо базового періоду 98,3 тис. шт., темп приросту становить +308,95%, тобто саме на стільки відсотків зросло виробництво легкових автомобілів у 2008 р. Проте світова фінансово-економічна криза, яка торкнулась і України, завдала нищівного удару по виробництву легкових автомобілів, статистика

і динаміка показника обсягу виробництва свідчить про різкий спад у 2009 р., а саме -33,16% темп приросту щодо базового періоду і -83,66% темп приросту щодо виробництва 2008 р. Протягом 2010–2011 рр. можна констатувати повільне зростання: +14,61% у 2010 р. порівняно з 2009 р. та +29,48% у 2011 р. порівняно з 2010 р. Однак протягом 2012–2013 рр. знову спостерігається падіння: темп приросту в 2012 р. -29,09% та -28,51% базовий і ланцюговий відповідно, а в 2013 р. -53,41% базовий і -34,29% ланцюговий. У 2013 р. зафіксовано мінімальне значення обсягу виробництва, а саме 45,8 тис. шт.

Виробництво вантажних автомобілів в Україні представлено меншими обсягами, ніж виробництво легкових автомобілів. Динаміка обсягу виробництва, абсолютного приросту (базового і ланцюгового), темпів зміни (базових і ланцюгових) та темпів приросту (базових і ланцюгових) вантажних автомобілів в Україні за 2003–2014 рр. відображена в табл. 2.

Таблиця 2

**Динаміка обсягу виробництва, абсолютного приросту, темпів зміни і темпів приросту вантажних автомобілів в Україні за 2003–2014 рр.**

Роки	Обсяг виробництва, тис. шт.	Абсолютний приріст, тис. шт.		Темпи зміни, %		Темпи приросту, %		Абсолютне значення 1% приросту тис. грн.
		баз.	ланц.	баз.	ланц.	баз.	ланц.	
2003	4,7	-	-	-	-	-	-	-
2004	10,9	6,2	6,2	231,91	231,91	131,91	131,91	0,047
2005	14	9,3	3,1	297,87	128,44	197,87	28,44	0,109
2006	12,1	7,4	-1,9	257,45	86,43	157,45	-13,57	0,140
2007	11,4	6,7	-0,7	242,55	94,21	142,55	-5,79	0,121
2008	11,8	7,1	0,4	251,06	103,51	151,06	3,51	0,114
2009	2,5	-2,2	-9,3	53,19	21,19	-46,81	-78,81	0,118
2010	4,9	0,2	2,4	104,26	196	4,26	96	0,025
2011	3,2	-1,5	-1,7	68,09	65,31	-31,91	-34,69	0,049
2012	2,9	-1,8	-0,3	61,70	90,63	-38,3	-9,37	0,032
2013	1,9	-2,8	-1	40,43	65,52	-59,57	-34,48	0,029
2014	1,2	-3,5	-0,7	25,53	63,16	-74,47	-36,84	0,019

Джерело: розраховано автором

Таблиця 3

**Динаміка обсягу виробництва, абсолютного приросту, темпів зміни і темпів приросту автобусів в Україні за 2003–2014 рр.**

Роки	Обсяг виробництва, тис. шт.	Абсолютний приріст, тис. шт.		Темпи зміни, %		Темпи приросту, %		Абсолютне значення 1% приросту тис. грн.
		баз.	ланц.	баз.	ланц.	баз.	ланц.	
2003	2,6	-	-	-	-	-	-	-
2004	2,6	0	0	100	100	0	0	0,026
2005	4,7	2,1	2,1	180,77	180,77	80,77	80,77	0,026
2006	7,7	5,1	3	296,15	163,83	196,15	63,83	0,047
2007	9,1	6,5	1,4	350	118,18	250	18,18	0,077
2008	10,2	7,6	1,1	392,31	112,09	292,31	12,09	0,091
2009	1,5	-1,1	-8,7	57,69	14,71	-42,31	-85,29	0,102
2010	2,7	0,1	1,2	103,85	180	3,85	80	0,015
2011	3,7	1,1	1	142,31	137,04	42,31	37,04	0,027
2012	3,6	1	-0,1	138,46	97,30	38,46	-2,7	0,037
2013	2,6	0	-1	100	72,22	0	-27,78	0,036
2014	0,89	-1,71	-1,71	34,23	34,23	-65,77	-65,77	0,026

Джерело: розраховано автором

Варто зазначити, що в 2005 р. спостерігається максимальне значення обсягу виробництва протягом розглянутого періоду, а саме 14 тис. шт., темп зміни: базовий становить +297,87% і ланцюговий – +128,44%; темп приросту – +197,87% базовий та +28,44% – ланцюговий. Протягом 2006–2008 рр. спостерігається тенденція до повільного та незначного падіння, а саме: у 2006 р. – 12,1 тис. шт., у 2007 р. – 11,4 тис. шт. та в 2008 р. – 11,8 тис. шт. Проте в 2009 р., як видно з таблиці, – різкий спад, темп зміни становить: 53,19% – базовий і 21,19% – ланцюговий, а темп приросту – -46,81% – базовий і -78,81% – ланцюговий. Отже, 2009р. – кризовий як і для виробництва легкових автомобілів, так і для виробництва вантажних автомобілів. У 2010 р. обсяг виробництва становив 4,9 тис. шт., проте протягом 2011–2014 рр. відмічається тенденція до падіння. У 2014 році виробництво вантажних автомобілів становило 1,2 тис. шт., темпи приросту базові і ланцюгові становили -74,47% і -36,84% відповідно.

Виробництво автобусів в Україні представлене нестабільністю функціонування та незначними обсягами виробництва порівняно з виробництвом легкових та вантажних автомобілів. Динаміка обсягу виробництва, абсолютного приросту, темпів зміни та темпів приросту автобусів в Україні за 2003–2014 рр. представлена в табл. 3.

Динаміка обсягу виробництва автобусів в Україні за 2004–2007 рр. характеризується зростанням. У 2008 р. виробництво досягло максимуму, тобто піку, і становило 10,4 тис. шт. Абсолютний приріст становив 7,6 тис. шт. і 1,1 тис. шт. базовий і ланцюговий відповідно. Темпи зміни базові і ланцюгові становили 392,31% і 112,09% відповідно, а темпи приросту базові і ланцюгові дорівнювали 292,31% і 12,09%. У 2009 р. у результаті фінансово-економічної кризи обсяги виробництва порівняно з 2008 р. скоротилися в 6,8 разів, можна констатувати кризу. Ця криза порівняно з іншими автотранспортними засобами найбільше вразила саме виробництво автобусів. Так, виробництво легкових автомобілів за цей період скоротилося у 6,12 разів, а виробництво вантажних автомобілів – у 4,72 рази. Темпи зміни базові і ланцюгові становили в цей період (2009 р.) 57,69% і 14,71% відповідно. Темпи приросту базові і ланцюгові становлять -42,31% і -85,29% відповідно, по суті, це катастрофічна ситуація для вітчизняного виробництва автобусів. Динаміка обсягу виробництва протягом 2010–2011 рр. відображала незначний підйом, і в 2011 р. виробництво зросло в 2,47 рази порівняно з 2009 р., темпи приросту становили 42,31% і 37,04% базові і ланцюгові відповідно. Проте така тенденція швидко припинилась, і починаючи з 2012 р. виробництво знову почало скорочуватися, і в 2014 р. представило ще менші обсяги, ніж у 2009 р., а саме 0,89 тис.

шт. Темпи зміни базові і ланцюгові становили 34,23% і 34,23%, тобто зрівнялися. Темпи приросту також зрівнялися і становили -65,77% (базовий і ланцюговий).

Однією з причин скорочення обсягів виробництва починаючи з 2012 по 2014 р. щодо трьох сегментів автотранспортних засобів можна констатувати нестабільну ситуацію в Україні, а саме передкризовий період у політиці 2012 р., політичну кризу 2013–2014 рр. та війну на сході держави, у результаті чого відбулась переорієнтація виробництва на військові потреби. Як зазначає О.Є. Кузьмін [3], стрибок продажів у 2007 р., який тривав ще до середини 2008 р., автомобільні виробники та посередники на ринку оцінили як процес довгострокової перспективи, проте жоден із суб'єктів ринку не міг передбачити майбутнього різкого спаду у продажах. Це пояснюється падінням платоспроможності споживачів. Поглибилась розбалансованість усіх виробничих, комерційних та інвестиційних процесів, стрімко вимивались фінансові активи як комерційних банків, так і виробничо-господарських структур.

Важливим елементом оцінювання показника пропозиції кон'юнктури ринку є оцінювання рівня конкуренції на ринку, а саме визначення показників рівня інтенсивності конкуренції, монополізації та концентрації ринку, які значною мірою впливають на кон'юнктуру ринку.

На основі даних динаміки обсягу виробництва доцільно розрахувати показник інтенсивності конкуренції за динамікою темпів зростання місткості ринку ( $T_m$ ). За Г.Л. Азовим показник інтенсивності конкуренції ( $U_t$ ) набуває таких значень: за  $T_m > 140\%$ ,  $U_t = 0$ , тобто конкуренція відсутня; за  $T_m \in$ ,  $U_t = (140 - T_m)/70$ ; за  $T_m < 70\%$ ,  $U_t = 1$ , конкуренція максимальна, де  $T_m$  – річний темп зростання обсягів виробництва продукції автомобілебудування, %;  $U_t$  – показник інтенсивності конкуренції, який ураховує темпи зростання обсягів виробництва (продажів) [4, с. 140].

Варто зазначити, що чим менші темпи зростання, тим більші значення коефіцієнта, а відтак, й інтенсивність конкуренції.

Динаміка річних темпів зростання ринку ( $T_m$ ) протягом 2004–2014 рр. має перемінно-спадний характер для трьох сегментів ринку, що свідчить про нестабільність ситуації на ринку та про значну інтенсивність конкуренції на ринку, яка починаючи з 2008 р. тільки посилюється. Для легкових автомобілів, починаючи з 2009 р. є дуже висока (ДВ) інтенсивність конкуренції, у 2010–2011 рр. – помірна (П), у 2012–2013 рр. – знову дуже висока (ДВ). Для вантажних автомобілів починаючи з 2009 р. також є дуже висока (ДВ) інтенсивність конкуренції, у 2010 р. – низька (Н), у 2011 р. – дуже висока (ДВ), у 2012 р. висока (В) та в 2013–2014 рр. – дуже висока (ДВ). Для автобусів починаючи з 2009 р. також є дуже висока (ДВ) інтенсивність конкуренції, у 2010–2011 рр. – низька (Н), у

2012 р. висока (В) та в 2013–2014 рр. – дуже висока (ДВ).

Шкала оцінювання показника інтенсивності конкуренції на ринку автомобілебудівної продукції України представлена в табл. 4 [5, с. 185].

Динаміка та характеристика показника інтенсивності конкуренції на ринку автомобілебудівної продукції України за 2006–2015 рр. представлена в табл. 5.

Однією з важливіших характеристик позиції підприємства на ринку є визначення його

частки. Динаміка часток підприємств на ринку автомобілебудівної продукції України представлена в табл. 6.

Залежно від методу розрахунку, економічного змісту і напрямку аналізу всі показники концентрації можуть бути представлені у вигляді двох груп – абсолютних та відносних показників. До абсолютних показників концентрації відносять: коефіцієнт ринкової концентрації (CR) та коефіцієнт Лінда (L), а також підсумкові показники: коефіцієнт Херфіндаля-

Таблиця 4

Шкала оцінювання показника інтенсивності конкуренції на ринку

Показники	Річні темпи зростання ринку, $T_m$ , %			
	70	100	120	140
Обсяг виробництва	скорочується	стабільний	зростає	швидко зростає
Показник інтенсивності конкуренції на ринку, $U_i$	1	0,57	0,29	0
Інтенсивність конкуренції	дуже висока	висока	помірна	низька

Таблиця 5

Динаміка та характеристика показника інтенсивності конкуренції на ринку автомобілебудівної продукції України за 2003–2014 рр.

Показники	Показник інтенсивності конкуренції, $U_i$									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Автомобілі легкові	0,42	0,01	0	0,49	1	0,36	0,15	0,98	1	*
Автомобілі вантажні	0,17	0,77	0,65	0,52	1	0	1	0,71	1	1
Автобуси	0	0	0,31	0,40	1	0	0,04	0,61	0,97	1
Разом	0,39	0,06	0,01	0,49	1	0,30	0,20	0,96	1	*
	Інтенсивність конкуренції									
Автомобілі легкові	П	Н	Н	В	ДВ	П	П	ДВ	ДВ	*
Автомобілі вантажні	П	В	В	В	ДВ	Н	ДВ	В	ДВ	ДВ
Автобуси	Н	Н	П	П	ДВ	Н	Н	В	ДВ	ДВ
Разом	П	Н	Н	В	ДВ	П	П	ДВ	ДВ	*

\* Відсутність даних

Джерело: розраховано автором

Таблиця 6

Динаміка часток підприємств на ринку автомобілебудівної продукції України за 2007–2015 рр.

№ з/п	Підприємства	Ринкова частка, %								
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	ПАТ «ЗАЗ»	70,45	60,88	66,64	54,72	58,16	54,46	40,24	45,66	47,48
2	Корпорація «Богдан»	14,59	22,00	21,64	25,39	20,10	17,52	13,36	7,60	0,72
3	ПрАТ «Єврокар»	7,19	8,48	5,14	8,98	11,14	19,08	22,78	12,69	24,48
4	ТОВ «ВО «КрАСЗ»	5,46	6,51	5,41	7,63	6,24	4,30	17,94	26,13	0
5	ХК «АвтоКрАЗ»	1,04	0,80	0,40	1,31	0,97	1,18	1,78	4,83	16,9
6	ЗАТ «БАЗ» Корпорація «Еталон»	0,52	0,58	0	1,02	1,33	1,83	1,63	0,38	0,04
7	ПАТ «Завод «Часівоярські автобуси»	0,33	0,38	0,62	0,38	0,53	0,33	0,63	0,59	2,10
8	ЗАТ «Чернігівський автозавод» (Корроботія «Еталон»)	0,31	0,31	0,12	0,37	0,55	0,22	0,56	0,70	3,61
9	ЗАТ «ЗКТ»/ТОВ «ЛАЗ»	0,07	0,03	0	0,11	0,09	0	0	0	0
10	ТОВ «Автомобільний завод «АнтоРус»	0,03	0,01	0,02	0,08	0,08	0	0	0	0
11	ПАТ «Черкаський автобус»	0	0,02	0	0	0,82	1,08	1,08	1,42	4,68
12	Всього	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Джерело: розраховано автором

Таблиця 7

**Динаміка коефіцієнтів концентрації та монополізації вітчизняних підприємств  
автомобілебудівної продукції України**

Показники	Значення коефіцієнтів								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Індекс концентрації трьох (CR <sub>3</sub> ), %	92,23	91,36	93,42	89,09	89,40	91,06	76,38	65,95	72,68
Чотирьох частковий показник концентрації (CR <sub>4</sub> ), %	97,69	97,87	98,83	96,72	95,64	95,36	94,32	92,08	72,68
Система нерівностей: Q1+Q2+Q3>0,7 Q1/(Q2+Q3)>1	0,92	0,91	0,93	0,89	0,89	0,91	0,76	0,66	0,73
	3,23	2,00	2,49	1,59	1,86	1,49	1,11	2,25	1,88
Індекс Лінда для двох найбільших фірм, %	483	277	308	216	289	285	177	175	194
Індекс Лінда для трьох найбільших фірм, %	619	444	654	382	362	254	187	259	221
Індекс Лінда для чотирьох найбільших фірм, %	670	505	689	421	465	481	209	340	425
Герфіндаля-Гіршмана (ННІ)	5259	4306	4965	3781	3954	3662	2646	3013	3179
Ковтун, %	2187	1978	2125	1854	1896	1824	1551	1655	1700
Індекс Розенблюта	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,002	0,002	0,002
Показник ентропії (Е)	361,0	347,0	362,9	335,5	334,0	331,1	307,6	314,6	322,4
Коефіцієнт Джині	0,806	0,783	0,810	0,758	0,749	0,733	0,643	0,627	0,542
Коефіцієнт варіації (v), %	66,86	64,70	70,10	61,93	62,12	63,79	57,96	57,21	61,58

Джерело: розраховано автором

Хіршмана (ННІ), коефіцієнт Розенблюта (І) або Холла-Тайдмана (НТ) та коефіцієнт ентропії (Е). До відносних показників відносять такі коефіцієнти: коефіцієнт Джині (G), коефіцієнт варіації (V) та коефіцієнт логарифмів ринкових часток ( $\sigma^2$ ). Динаміка коефіцієнтів концентрації та монополізації вітчизняних підприємств автомобілебудівної продукції України за 2007-2015 роки представлена в табл. 7.

**Висновки.** Ринок автомобілебудівної продукції є досить концентрований, про що свідчать практично всі показники рівня концентрації та монополізації, зокрема CR<sub>3</sub>, CR<sub>4</sub>, індекс Лінда для двох, трьох та чотирьох найбільших підприємств на ринку, індекс Херфіндаля-Хіршмана (ННІ), функціонує в умовах монополізму і дуже високої конкуренції.

**БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:**

- Ліпич Л.Г., Радіщук Т.П. Формування стратегії інноваційного розвитку підприємства на засадах прогнозування кон'юнктури ринку автомобілебудування : [монографія] / Л.Г. Ліпич, Т.П. Радіщук. – Луцьк : Східноєвроп. нац. ун-т ім. Л. Українки, 2013. – 224 с.
- Асоціація автовиробників України «УкрАвтопром» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrautoprom.com.ua>.
- Кузьмін О.Є. Злиття підприємств в автомобільній промисловості України як фактор активізації інвестиційної діяльності (Рекомендації для виробників вантажних автомобілів та автобусів) / О. Кузьмін, І. Коркуна, Р. Шуляр, Н. Рудницька // Metody obliczeniowe i badawcze w rozwoju pojazdów samochodowych i maszyn roboczych samojedznych: zarządzanie i marketing w motoryzacji : materiały IX Konf. międzynarod. – Rzeszów, 2000. – С. 181–186.
- Грицай О.В. Антимонopolний контроль за концентрацією господарських структур на рівні регіону : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.10.01 «Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка» / О.В. Грицай. – Донецьк, 2002. – 26 с.
- Клинов В.Г. Вопросы теории экономической конъюнктуры / В.Г. Клинов, А. Б. Мануковский. – М. : МГИМО, 1989. – 245 с.